

1960-1980 Arası Dönemde İstanbul ve Ankara'da Bir Çevresel Sorun Olarak Gürültü Kirliliği*

Noise Pollution as an Environmental Problem in Istanbul and Ankara Between 1960-1980

Ümit BULUT**

** Dr.

Orcid Id: 0000-0003-0216-524X

Sorumlu Yazar / Corresponding Author:
Ümit Bulut

E-posta / E-mail:
umitbulut3683@gmail.com

Geliş Tarihi / Received Date:
20 Eylül 2024

Kabul Tarihi / Accepted Date:
24 Haziran 2025

Araştırma Makalesi / Research Article

Atrf / Citation:

Bulut, Ümit. "1960-1980 Arası Dönemde İstanbul ve Ankara'da Bir Çevresel Sorun Olarak Gürültü Kirliliği." *Türk Dünyası Araştırmaları* 137, sayı 273 (2025): 341-364.

doi: 10.55773/tda.1553111



Bu makale Creative Commons BY-NC-SA 2.0 tarafından lisanslanmıştır. / This article is licensed under a Creative Commons BY-NC-SA 2.0.

Öz

İnsanın çevresi ile kurduğu etkileşimde, Tarım Devrimi önemli bir olgu olarak öne çıkmıştır. Tarım Devrimi'nden sonra insanın çevre üzerinde etkileri giderek artmış ve ekosistemde bozulmalar meydana gelmiştir. Fakat modern tarım metodlarının bilinmediği ve uygulanmadığı dönemlerde ekosistemde meydana gelen olumsuz durumlar genellikle bölgesel nitelikte kalmış ve etkileri görece kısa süreli olmuştur. İnsanın çevre üzerinde onarılmaz bozulmalar yaratması 18. yy.'da Sanayi Devrimi'nden sonra başlamıştır. Bu dönemden sonra hava kirliliği, su kirliliği ve ormanların yok olması gibi konular gündemde önemli bir yer edinmiştir. Bununla birlikte plansız kentleşme ve sanayileşmenin olduğu ülkelerde gürültü sorunu da dikkate alınması gereken bir sorun olarak adından söz ettirmiştir. Sanayileşme hamlelerine geç başlayan ve bununla paralel olarak geç kentleşme sürecine giren Türkiye'de de gürültü konusu özellikle 1960'tan sonra önemli bir sorun olmuştur. Bu çalışma, Türkiye'de 1960'lı ve 1970'li yıllardaki ilk gürültü ölçüm sonuçlarına dayanarak, kentlerin hızlı ve plansız büyümesinin gürültü kirliliği açısından doğurduğu etkileri incelemeyi amaçlamıştır. Bu noktada hızlı ve plansız kentleşmenin sebep olduğu gürültü kirliliğinin, 1960-1980 arası dönemde İstanbul ve Ankara'da rahatsızlık veren bir çevresel sorun olduğu tespit edilmiştir. Bahsedilen dönemde Ankara ve İstanbul'da yapılan gürültü ölçümleri; bu iki büyük şehirde, 40-50 desibel olan Amerika, İngiltere ve İsveç standartlarının üzerinde bir gürültünün olduğunu göstermiştir.

Anahtar Kelimeler: Çevre sorunları, çevre kirliliği, gürültü, gürültü kirliliği, gürültü sorunu.

Abstract

In the interaction between humans and their environment, the Agricultural Revolution has emerged as an important phenomenon. After the Agricultural Revolution, the effects of humans on the environment have gradually incre-

* Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anadilim Dalında hazırlanan, Türkiye'de Çevreci Hassasiyet ve Çevre Korumanın Tarihi (1923-1980) isimli doktora tezinden üretilmiştir.

ased and ecosystem deterioration has occurred. However, during periods when modern agricultural methods were not known and applied, the negative situations that occurred in the ecosystem generally remained regional and their effects were relatively short-lived. The irreparable deterioration of the environment by humans began in the 18th century after the Industrial Revolution. After this period, issues such as air pollution, water pollution and deforestation have gained an important place on the agenda. However, in countries where unplanned urbanization and industrialization have taken place, the noise problem has also made its name known as a problem that needs to be taken into consideration. In Turkey, which started industrialization efforts late and entered a late urbanization process in parallel with this, the issue of noise has become an important problem especially after 1960. This study aims to examine the effects of rapid and unplanned growth of cities in terms of noise pollution, based on the first noise measurement results in the 1960s and 1970s in Turkey. At this point, it has been determined that noise pollution caused by rapid and unplanned urbanization was a disturbing environmental problem in Istanbul and Ankara between 1960 and 1980. Noise measurements made in Ankara and Istanbul during the mentioned period showed that there was a noise level in these two big cities that was above the American, British and Swedish standards of 40-50 decibels.

Keywords: Environmental problems, environmental pollution, noise, noise pollution, sound level.

Giriş

İnsan, hayatını idame ettirdiği yerkürede, etrafındaki canlı ve cansız varlıklarla birtakım ilişkiler kurarak hem bu varlıkları etkilemiş hem de bunlardan etkilenmiştir. İnsanın varlığını sürdürebilmek ve kendini güvenceye alabilmek adına kurduğu etkileşimler, esasında doğal işleyen bir sürecin parçası olarak değerlendirilmelidir. İnsanlık tarihinde bu etkileşimler, kuşkusuz önemli bazı sıçramalara vesile olan olaylarla yeniden biçimlenmiştir. Bu olaylardan biri Tarım Devrimi'dir. Tabiatı kontrol altına alma girişiminin önemli bir köşe taşı olan Tarım Devrimi sonrası, insanın çevresi ile kurduğu ilişki daha yoğun bir hâl almıştır. Zaman içinde tarımsal faaliyetlerdeki değişme ve gelişmeler özellikle modern tarım metotları, çevresel değerler açısından olumsuz pek çok gelişmeye kapı aralamıştır. Fakat hemen belirtmek gerekir ki insanın doğal süreci manipüle eden hamleleri, Sanayi Devrimi'ne kadar tabiatın tahammül edebileceği bir seviyede kalmıştır. Bu anlamda "Tabiat değerleri açısından işlerin giderek daha kötü bir hal alması, 18. asrın ikinci yarısından itibaren başlamıştır." demek hakikatin uzağında bir değerlendirme olmaz. Bu tarihten sonra insanlık; sanayileşme, teknolojik gelişmeler, fabrika ve motorlu araçların yaydığı zararlı gazlar, kentlerin süratli bir biçimde büyümesi, yakıt olarak kullanılan odunun yerini çevreye daha fazla zararı dokunan kömürün alması hatta bir zaman sonra kömürün de yerini petrol ürünlerine bırakması gibi birbiriyle bağlantılı pek çok yeni sorunla karşı karşıya kalmıştır. Hükümetlerin çevreden ziyade ekonomik kalkınmayı öncelik tutmaları ve bir takım alt yapı noksanlıkları; ormansızlaşma, hava ve su kirliliği gibi pek çok çevre sorununu gündemin ön sıralarına getirmiştir. Bu sorunlardan biri de "Gürültü Kirliliği"dir.

Gürültü kirliliği genel itibarıyla, "İnsanlar üzerinde olumsuz fizyolojik ve

psikolojik etkiler yaratan, arzu edilmeyen sesler." olarak tanımlanır.¹ Gürültü kirliliğinin başlıca kaynakları motorlu taşıtlar, sanayi kuruluşlarının makineleri ve inşaat faaliyetleridir. Motorlu taşıtlar ve sanayi kuruluşlarının makineleri yukarıda işaret edilen Sanayi Devrimi ile beraber insan hayatına girmiş, imar ve inşaa faaliyetleri ise yine Sanayi Devrimi'nden sonra büyük bir ivme kazanmıştır. Doğal yollarla ya da iç göçle artan nüfus, kentlerde yeni yapıların inşa edilmesini kaçınılmaz kılmıştır. Sanayi Devrimi ve sonrasında kentleşme süreçleri bütün dünyada önemli değişimlere zemin hazırlamıştır. Sanayileşme adımlarını gecikmeli olarak da olsa atmaya çabalayan Türkiye'de, özellikle Ankara ve İstanbul'da hızlı büyüme ve bunun beraberinde gelen bir takım çevre sorunları ortaya çıkmıştır. Bu sorunlardan biri olan ve o dönemde kirlilik sözcüğü ile birlikte ifade edilmeyen gürültünün, İstanbul'da 1930'lu yıllarda, Ankara'da ise 1960'lı yıllarda sorun teşkil ettiğini gösteren işaretler vardır. Bu makale, tarihsel araştırma yöntemiyle Türkiye'de 1960-1980 arası dönemde yapılmış ve sözü edilen dönemde çeşitli dergilerde yayınlanmış ilk gürültü ölçümlerini temele alarak, kentlerin hızlı ve plansız büyümesinin gürültü kirliliği açısından doğurduğu etkileri incelemeyi amaçlamaktadır. Dünyadaki benzerleri gibi Türkiye'nin iki büyük şehri Ankara ve İstanbul'da, bahsi geçen sanayileşme ve kentleşme olgularının gürültü kirliliğine hangi ölçüde etki ettiği ele alınacaktır.

1. Ankara'da 1960-80 Arası Dönemde Gürültü Kirliliği

Ankara, Cumhuriyet ilan edildiğinde küçük bir kasaba görünümündeyken, zamanla muhtelif yatırımların ve nüfusun yoğunlaştığı bir şehir halini almıştır. 1927 yılında ilçeleriyle beraber Ankara'nın nüfusu 404.581 civarındayken, 1960 yılında nüfus 1.276.380'i bulmuş, 1970 yılında 2.041.658, 1980 yılında ise 2.854.689'a ulaşmıştır.² Bu büyüme, hesapsız ve ölçsüz bir büyümeydi. Zira 1928 yılında Ankara kent planı için yarışma başlatıldığında, tanınmış şehircilik uzmanlarına, 1980'li yıllara gelindiğinde kentin 300 bin nüfusa erişeceğinin öngörüldüğü ifade edilmiş dolayısıyla planların buna göre yapılması gerektiği söylenmiştir. Oysa bu nüfus miktarına 1950 yılında neredeyse erişilmiştir. Ankara kent merkezinin nüfusu 1927 sayımında 74.553³ iken 1950 yılında 290 bine varmıştır.⁴ Bu kadar hızlı büyüme kaçınılmaz olarak şehrin içinde büyük ölçekli imar ve inşaa faaliyetlerini zorunlu kılmıştır. Ankara'da yalnız 1963-1965 yıllarını kapsayan üç yıllık dönemde, yeni ve ilave yapılar için belediye tarafından verilen inşaat ruhsatı sayısı 7.959'dur. Bunların 79'u gürültü oluşturma açısından daha büyük potansiyel taşıyan

¹ Ferzan Bayramoğlu Yıldırım, Çevre Terimleri Sözlüğü, (İstanbul: İGDAŞ, 1997), 41-42.

² İstatistiklerle Ankara 2015, (Ankara: Ankara Kalkınma Ajansı, 2016), 12-13.

³ 28 Teşrinievvel 1927 Umumi Nüfus Tahriri Fasikül III, (Ankara: Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1929), 17.

⁴ Sinan Burat, "Yeşilyollarda Hareketle İstirahat: Jansen Planlarında Başkent'in Kentsel Yeşil Alan Tasarımları ve Bunların Uygulama ve Değiştirilme Süreci (1932-1960)," *İdeal Kent* 2, sayı 4 (Eylül 2011): 119.

sınai yapı ruhsatıdır.⁵ Bu sayılara doğal olarak gecekondü sayısı dâhil değildir. Ankara'da 1971-1973 yıllarını kapsayan bir başka üç yıllık dönemde ise kısmen ya da tamamen biten yeni ve ilave yapı sayısı 12.849'dur. Bu döneme ait inşaatına ruhsat verilen sınai yapı sayısı ise 48'dir.⁶ 1976 yılına gelindiğinde Ankara'da sadece bu yıl 2.364 inşaat ruhsatnamesi olan yeni ve ilave yapı inşa edilmiştir ki bunun 110 adedi sınai yapıdır.⁷ Bu verilen sayıların içinde konut ve sınai yapılar dışında ticari, sosyal ve dini yapılar da yer almaktadır. Giderek artan bu imar ve inşa faaliyetleri, şehirlerde gürültü kirliliğinin önemli bir ayağını oluşturmuştur. Öte yandan büyüyen şehirlerde gürültünün sorun olarak ortaya çıkmasına sebep olan diğer önemli bir unsur motorlu taşıt sayısının artmasıdır.

Türkiye'de bilhassa büyük şehirlerde artan motorlu taşıt sayısı, kuşkusuz kişi başına düşen gayrisafi yurtiçi hasıla ile yakından ilgilidir. 1960 yılında 1.708 lira olan kişi başına gayrisafi yurtiçi hasıla, dolar cinsinden 359 dolara denk geliyordu. 1980 yılında ise kişi başına gayrisafi yurtiçi hasıla 117.706 liraya gelmiş dolar olarak da bunun karşılığı 1.518'i bulmuştur.⁸ Hem iktisadi anlamdaki bu iyileşme hem de teknolojik bazı kolaylıklar, insanların motorlu taşıtlara erişim imkânını arttırmıştır. Nitekim Ankara'da yıllara göre motorlu araç sayısındaki değişim, bunu doğrular nitelikteydi: 1964 yılı 35.000, 1965 yılı 47.381, 1966 yılı 50.201, 1967 yılı 54.420, 1968 yılı 58.064, 1970 yılı 70.000, 1976 yılı 135.000.⁹

Artan nüfus, büyüyen kentler, çoğalan araç sayısı modern dönemin önemli bir problem olarak gürültü kirliliğini insanların hayatına sokmuştur. Ankara Tıp Fakültesi akademisyenlerinden olan Övat Güray erken denebilecek bir tarihte Ankara'da baş gösteren gürültü kirliliği konusunu incelemiş ve 1962 yılında Ankara Tıp Fakültesi Mecmuası'nda araştırma sonuçlarını kaleme almıştır. Güray, Ankara'nın aldığı büyük göçle büyüdüğünü, buna paralel olarak inşaat ve trafiğin de arttığını belirtmiştir. Tabiatıyla gürültü, şehrin belli noktalarında diğer yerlere nazaran daha belirgin duruma gelmiştir. Ankara'da yapılan ölçümler neticesinde Ulus toptancı hali ve sebzeçiler hali civarında gürültü 70 desibeldir¹⁰ ki zaman zaman bunun 90 desibele çıktığı ifade edilmiştir. Yine çeşitli yerlerdeki pazarlarda ses seviyesinin 70-90 desibel arasında değiştiği müşahade edilmiştir. Bunlara nazaran daha az ses seviyesinin ölçüldüğü pasajlar vardır. Buralarda genellikle 50-60 desibel aralığında ölçümler alınmıştır. Ulus ve Kızılay postanelerinin olduğu yerlerde 76-80 desibel olan çıktılar alınmıştır. Sanayi tesislerinde yapılan ölçümlerde; Orman

⁵ İnşaat İstatistikleri 1963-1965, (Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1969), 4-5.

⁶ İnşaat İstatistikleri 1971-1973, (Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1976), 4-5.

⁷ İnşaat İstatistikleri 1976, (Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1980), 2.

⁸ *100 Yılın Göstergeleri*, (Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu, 2023), 771-772.

⁹ Hasan Akyar, "Ulaşım, Konut ve Yakıt Sorunu, Yerleşim Yoğunluğu ve Neden Olduğu Kirlilik", *Hava Kirliliğine Son Kongresi* (Ankara: 1977), 26.

¹⁰ Desibel, duyulan ses basıncının şiddet derecesinin ölçü birimidir. Bunu ölçen aletler vardır. Bkz. Necmettin Çepel, *Çevre Koruma ve Ekoloji Terimleri Sözlüğü*, (İstanbul: Türkiye Erozyonla Mücadele Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı Yayınları, 1996), 54.

Çiftliği Pastörizasyon Fabrikası, Et ve Balık Kurumu Mezbahası, Dış Kapı Sanaayi Çarşısı, oto tamir atölyeleri, oto yıkama ve benzin istasyonları, havagazı işletmeleri, Anafartalar Tenekeçiler Çarşısı, Gülveren Marangoz Atölyeleri, Askeri Ekmek Fabrikası gibi örneklerde ses seviyesinin 70 desibelin üzerinde ama genellikle de 90-120 desibel arasında değişkenlik göstermekte olduğu tespit edilmiştir. Öte yandan Ulus, Kızılay, bakanlıklar ve otobüs durakları hususiyetle iş giriş ve çıkış saatlerinde 66-68 desibel aralığında ses seviyesine sahiptir. Bahçelievler, Dikmen, Keçiören, Çankaya, Etlik ve Kavaklıdere gibi semtlerde gürültü nispeten az olmakla beraber hafta sonları buralarda ses seviyesinin arttığı gözlenmiştir. Adı geçen yerlerde hafta içi ise 66 desibelin üzerine çıkmayan bir ses seviyesi vardır. Övat Güray, Ankara'da gürültü açısından dikkate değer yerler olarak, 70 desibelin üzerinde ses seviyelerinin olduğu trafik bölgelerini ve satıcı seslerinin yer aldığı mevkileri göstermiştir. Güray, Ankara genelindeki bu ölçüm sonuçlarını anlamlandırabilmek için de bu konuda dünyada özellikle gelişmiş ülkelerdeki standartları vermiştir. Buna göre İngiltere'de gürültü ile ilgili belirlenen sınır 40-50 desibeldir. Aynı sınır Amerika ve İsveç için de geçerlidir. İncelemesinde, gürültünün hangi boyutunun tehlike oluşturduğuna dair kesin bir bilginin olmadığına temas eden akademisyen, bununla birlikte uzmanların 90 desibelin üstü konusunda fikir birliği içinde olduğunu belirtmiştir. İşitme kaybının oluşacağı had ise 110 desibelin üstüdür.¹¹ Aynı konuda yaklaşık on yıl sonra yine bir yazı kaleme alan Övat Güray, önceki araştırmasıyla elde ettiği çıktıları yeni bulguları ile kıyaslamış ve bina içi gürültülerinin ekseriyetle 4-5 desibel, inşaat trafik gürültülerinin ise 8-15 desibel kadar arttığını ortaya koymuştur.

Konu üzerinde ehemmiyetle duran akademisyen Övat Güray'ın 1971 yılına ait araştırma sonuçlarına ait detaylar şu şekildedir: Ankara'nın merkezi yerlerinde örneğin Ulus, Kızılay, Bakanlıklar, Dışkapı, Dikimevi ve Kurtuluş meydanlarında 60-64 desibel arasında ölçüm sonuçları alınmıştır ancak bu sadece 10.30-12.00 ile 14.00-16.00 saatlerini ölçümleyen çıktılardır. Aynı yerlerde 8.00-10.30, 12.00-14.00 ve 16.00-19.00 arasında sürekli olarak 78-80 desibelin altına düşmeyen hatta bazen 90 desibele erişen ses seviyeleri ölçülmüştür. Şehrin daha sakin mıntıklarında ise trafiğin oluşturduğu gürültünün seviyesi 60-65 desibel civarındadır. Buralarda da 75 desibele kadar varan gürültü seviyeleri ölçüldüğü zamanlar olmuştur. Ankara'da olması gereken değer çok üzerinde bina içi ses seviyeleri ölçülmüştür. Bina içi 40 desibel olması gereken ses seviyesi 60 desibel hatta zaman zaman 75 desibeldir. Yazar aynı şeyin sokaklar için de söylenebileceğini belirtir. Öte yandan trafiğin yoğun olduğu zamanlarda bile ses seviyesi 80 desibel olması lazımken Ankara trafiğinde bu değer 90-96 desibel aralığındadır.¹²

Ankara'daki gürültü kirliliğini 1976 yılında Peyzaj Mimarlığı Dergisi'nde

¹¹ Övat Güray, "Ankara'nın Gürültü Problemi," *Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Mecmuası* 15, sayı 2 (1962): 154-159.

¹² Övat Güray, "Ankara Şehrinde Gürültü Problemi," *Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Mecmuası* 24, sayı 3 (1971): 577-580.

kaleme alan Murat Ertuğrul Yazgan, Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Hijyen ve Koruyucu Hekimlik Kürsüsünün gürültü seviyesi ölçüm çıktılarını vermiş ve yoğun trafikli bölgeler olan Kızılay'da 80-90 desibel, Kurtuluş'ta 80-85 desibel, Ulus'ta 80-90 desibel seviyelerinin ortaya çıktığına işaret etmiştir. Ölçümlerin 09.00-10.00 saatleri ile 15.00-16.00 saatleri arasında yapıldığına değinen yazar, ilgililerin; ana karayolları üzerinde meskenlerin bulunduğu sahalarda bilhassa kamu kuruluşları ve eğitim kurumlarının olduğu noktalarda trafik gürültüsünün engelleyici hiçbir tedbiri almadığını saptamıştır.¹³

2. İstanbul'da 1960-80 Arası Dönemde Gürültü Kirliliği

Türkiye'nin en büyük şehri İstanbul, çevresel koşulların bozulmasından payına düşeni almıştır. İstanbul; Osmanlı Devleti'ne asırlarca başkentlik yapmış olması hasebiyle hem siyasetin hem kültürün hem ticaretin hem de sanayinin odağı olmuştur. Bahsi geçen bu etkenler çok eski devirlerden beri İstanbul'a devamlı göçü tetiklemiş bu da gürültü kirliliğinin en önemli kaynaklarından olan nüfus artışını beraberinde getirmiştir. İstanbul nüfusu 1927 yılında 806.863 iken 1965 yılında üç kat artmış ve 2.293.823'ü bulmuştur. Aynı dönemde Türkiye nüfusu ise 13.6648.270'ten 31.391.421'e ulaşmıştı. Görüldüğü gibi bu dönemde Türkiye nüfusunda da çarpıcı bir artış vardır fakat İstanbul ile mukayese edilecek ölçüde değildir. Üstelik İstanbul nüfusu artışı sonraki dönemlerde devam etmiş, 1970 yılında 3.019.032, 1975 yılında 3.904.588 ve 1980 yılında 4.741.890'a varmıştır.¹⁴

İstanbul'daki hızlı nüfus artışı, pek tabidir ki beraberinde büyük bir konut ihtiyacını doğurmuştur. Ne var ki bu alandaki hazırlıksızlık ve plansızlık, çarpık kentleşmenin oluşum sürecini hızlandırmıştır. Çarpık kentleşmenin, çevre üzerinde büyük çaplı olumsuz tesirler oluşturduğu bilinmektedir. Çevresel açıdan bitki örtüsünün tahribi, alt yapı hizmetlerinin kifayetsiz kalışı, hava kirliliği vb. gibi oluşan pek çok problem bir yana, sadece gürültü kirliliği bile ölçüsüz büyümenin doğurduğu sakıncalar üzerinde önemle durulması gerektiğini işaret ediyordu. Ne var ki pek çok sorunla mücadele eden idareciler, gürültü kirliliği gibi meselelere kayıtsız kalmıştır. Bu dönemde İstanbul'da gürültünün kaynaklarından olan imar ve inşaa faaliyetleri büyük bir hızla ilerliyordu. 1967 yılında İstanbul'da ruhsatnamesi olan yeni ve ilave yapı sayısı 7.479'dur.¹⁵ 1976 yılına gelindiğinde ruhsatnamesi olan ve içerisinde konutların yanında ticari ve sınai yapıların da yer aldığı yeni ve ilave yapı sayısı 10.692'ye erişmiştir.¹⁶ Bunlar belirtildiği gibi ruhsatnamesi olan yapılardır. Bir de bunların yanında siyasi, sosyal ve ekonomik boyutları olan ve gürültü kirliliği ile beraber başka pek çok sorunu doğuran gecekondu yapıları vardı.

¹³ Murat Ertuğrul Yazgan, "Ankara Kentinden Çıkan Ana Karayollarının Çevresindeki Yerleşim Alanları İçin Ortaya Koyduğu Gürültü Sorunu ve Bu Sorunun Çözümünde Yeşil Planlamadan Yararlanma," *Peyzaj Mimarlığı* 7, sayı 1 (1976): 5-8.

¹⁴ İbrahim Gökburun, "İstanbul'da Nüfusun Gelişimi ve İlçelere Dağılımı (1950-2015)," *Journal of Anatolian Cultural Research* 1, no. 3 (2017): 112.

¹⁵ İnşaat İstatistikleri 1966-1969, (Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1976), 14.

¹⁶ İnşaat İstatistikleri 1976, 4.

Öyle ki yasa koyucu gecekonduların yarattığı problemlerin üstesinden gelebilmek için 1966 yılında 775 sayılı Gecekondular Kanunu'nu çıkarmıştı. Kanun sarıh bir biçimde yasaklamış olmasına karşın İstanbul'da gecekonduların önüne geçememiştir. 1966 yılından itibaren 6 sene içinde sadece İstanbul'da, 100'den fazla gecekondular mahallesi ve 55 bin civarında gecekondular yapılmıştır.¹⁷ Bu inşaatların çevre üzerinde gürültü açısından istenmeyen manzaralar yaratacağı açıktır. Ne var ki İstanbul, Başkent Ankara'dan farklı olarak sanayi faaliyetlerinin de yoğunlaştığı bir şehir olarak ortaya çıkmıştı. Endüstriyel faaliyetler şehrin periferisinde değil de uzun yıllar Haliç ve İstinye örneklerinde olduğu gibi şehrin orta yerinde icra edilince haliyle gürültü kirliliği açısından yine sorunlu haller meydana gelmiştir. İstanbul'da özellikle boğaz çevresinde gürültü kirliliği açısından önemli bir etken olan sanayi tesislerinin sayısını tespit etmek, ele alınan konu için önemli olacaktır.

İstanbul Nazım Plan Bürosunun 1968 yılı sonunda yaptırdığı sanayi anketi sonuçları İstanbul boğaz çevresinde dağılım gösteren sanayi faaliyetlerini göstermesi bakımından önemlidir. Ondan fazla işçi çalıştıran işyerlerinin sayısı boğazı oluşturan 4 ilçede şöyledir:

Tablo 1. Boğazı Oluşturan Dört İlçede Ondan Fazla İşçi Çalıştıran İşyerleri Sayısı

	Tabanda kapladığı alan m ²	İşçi Sayısı	İşyeri Sayısı
Beşiktaş	127.374	3.090	27
Sarıyer	108.652	2.324	8
Batı Yakası Toplam	236.026	5.414	35
Üsküdar	163.185	1.898	10
Beykoz	243.943	5.262	5
Anadolu Yakası Toplam	407.128	7.160	15
Boğaz Toplam	643.154	12.576	50

Kaynak: Rifki Arslan, "Boğazın Bugünkü Ekonomik Yapısı", İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, (İstanbul: Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, 1973), 94.

Tabloda verilen bu sanayi tesislerinin yalnız boğaz çevresindekiler olduğu dikkatlerden kaçırılmamalıdır. Bu elli tesisin yıllara göre kurulduğu zaman aralıklarının dağılımı şu şekildedir:

¹⁷ Güngör Gönültaş, "Yasağa Rağmen 55 Bin Gecekondular Yapıldı," *Peyzaj Mimarlığı*, sayı 3-4 (1972): 52.

Tablo 2. Boğaz Çevresindeki Dört İlçede Sanayi Tesislerinin Kurulduğu Yıllar ve Sayıları

1923 Öncesi	1924- 1940	1941- 1944	1945- 1950	1951- 1955	1956- 1960	1961- 1965	1966-1968
5	5	6	7	12	7	6	2

Kaynak: Rıfık Arslan, “Boğazın Bugünkü Ekonomik Yapısı”, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, (İstanbul: Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, 1973), 95.

İstanbul’da 1964 yılında onaylanan Sanayi Nazım Planı’nda Boğazdaki sanayi dondurulmuş, yalnız İş Kanunu’nda belirtilen zorunlu tesislere izin verilmiş, yeni kuruluşların inşa edilmesi yasaklanmıştır.¹⁸ Ancak bu tür emir ve yasaklara ne ölçüde riayet edildiği müphemdir. Bilinen bir şey varsa o da İstanbul’un yıllar içinde büyük bir hızla büyümesi ve bunun neticesinde de kentsel alanlar ile endüstriyel alanların iç içe geçmesidir.¹⁹ Bunu gayet vazih bir biçimde ortaya koyan tablo, İstanbul’un ilçelerinde imalat sektöründe faaliyet yürüten iş yeri adedini gösteren tablodur ki bu, 1970’li yılların ortasındaki bir akademik çalışmada verilmiştir.²⁰

Tablo 3. İstanbul’un İlçelerinde İmalat Sektöründe Faaliyet Yürüten İş Yeri Adedi

İLÇELER	İş Yeri Adedi	İşyeri % Oranı
Eminönü	199	17.0

¹⁸ Rıfık Arslan, “Boğazın Bugünkü Ekonomik Yapısı”, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, (İstanbul: Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, 1973), 94-95.

¹⁹ Esasında civarında ikamet eden halkın sıhhat ve istirahatini ihlâl eden müesseseler ve atölyeler, 1593 sayılı ve 1930 tarihli Umumi Hıfzıssıhha Kanun’da 3 kategoride toplanmıştı. Bu kanun kapsamında Birinci Sınıf Müessese başlığında değerlendirilebilecek olan ve hususi meskenlerden mutlaka uzak bulundurulmaları icap edilen tesislerin kapatılması yetkisi Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâletine verilmişti. Birinci Sınıf Müesseseler- Özel meskenlerden mutlaka uzak bulundurulmaları icap edilenlerdir. İkinci Sınıf Müesseseler- Özel meskenlerden mutlaka uzaklaştırılması icap etmemekle beraber müsaade verilmezden önce civarında ikamet edenlerin sağlık ve istirahatleri üzerine gerek tesisatları ve gerekse vaziyetleri itibarı ile bir zarar doğurmayacağına dair kanaat oluşması için inceleme yapılması gereken müesseseler. Üçüncü Sınıf Müesseseler- Meskenlerin yanında kalabilmekle beraber yalnız sıhhi nezarete tâbi tutulması icap eden müesseselerdir. Kanunun 270. Maddesi; “üç sınıf müessese ve atölyelerin bir listesi Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâletince bildirilir. Birinci sınıf müesseselerin tesisi için ancak Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâletince müsaade olunur ve İktisat Vekâletine bilgi verilir. İkinci ve üçüncü sınıf müesseselerin tesisi için yerel sağlık memurlarının uygundur raporları üzerine mahalli en büyük mülkîye memurunca resmi müsaade verilir ve Sıhhat ve İktisat Vekâletlerine bildirilir. Birinci sınıf müesseseler ve atölyeler civarında ve Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâletince tasdik edilecek mesafe dahilinde meskenler veya insanların ikametine mahsus diğer mahallerin bulunması yasaktır. Bu Kanunun yayımlandığı tarihte mevcut olup civarında ikamet eden halkın sağlık ve istirahatlerini ihlâl eylediği yerel sağlık memurlarının raporu ve Vilâyet İdare Heyetinin onayı ile ortaya çıkan birinci sınıfa dahil müesseselerin İktisat ve Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâletleri kararı ile nakli ve sahibinin karşı koyması halinde engellenmesi uygundur. Bkz. Resmi Gazete 1489, (6 Mayıs 1930), 8908.

²⁰ Ahmet Ayalp, İstanbul’da Atmosfer Kirlenmesi Büyük Şehirlerimizde Atmosfer Kirlenmesi için Bir Araştırma Modeli, (İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaası, 1976), 10.

Eyüp	181	15.5
Beyoğlu	169	14.4
Fatih	151	12.9
Şişli	139	11.8
Zeytinburnu	112	9.5
Bakırköy	59	5.0
Kartal	39	3.3
Beşiktaş	37	3.2
Kadıköy	32	2.7
Üsküdar	2	1.9
Sarıyer	14	1.2
Beykoz	9	0.9
Bilinmeyen	6	0.7

Kaynak: Ahmet Ayalp, İstanbul'da Atmosfer Kirlenmesi Büyük Şehirlerimizde Atmosfer Kirlenmesi için Bir Araştırma Modeli, İstanbul Üniversitesi İstanbul Tıp Fakültesi Doktora Tezi, (İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaası, 1976), 10.

İlgililerin sanayi kuruluşu tanımı içine aldıkları yapılar hangi kriterlerle belirlenmiştir? Bunun sübjektif değerlendirmeler içermesi kaçınılmazdır fakat büyük ya da küçük ölçekli olması fark etmeksizin imalat sektöründeki her bir yapının böylesi bir biçimde İstanbul'un yerleşim alanlarının ortasında konuşlanmış olması, başta gürültü olmak üzere pek çok açıdan çevreye rahatsızlık verdiği kabul edilebilir. 1973 yılında Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneğinin tertip ettiği "*İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu*" adlı toplantıya iştirak eden akademisyen Nevzat Kor, nüfusu 3 milyonu bulan İstanbul'da sanayi kuruluşu sayısının 3.500'e ulaştığını ifade etmiştir.²¹ Bu kuruluşların önemli bir bölümü çok eski devirlerden beri Haliç çevresinde inkişaf etmişti ve yetkililer çok yönlü menfi tesire haiz olan endüstriyel kuruluşları buradan çıkarmaya gayret ediyordu.²² Gerek Haliç çevresinde gerekse

²¹ Nevzat Kor, "Boğaziçi ve Çevresinde Su Kaynaklarının ve Denizin Kirlenmesi", *İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu*, (İstanbul: Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, 1973), 295.

²² İstanbul Nazım Planında öngörülen Boğaz ve Haliç çevresindeki sanayi tesislerinin kaldırılması amacına muvafık olarak Tuzla Aydın Koyu, 22/9/1969 tarihinde 6/12421 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla özel sektöre dağıtılmak üzere Gemi İnşa Sanayi Bölgesi olarak tespit edilmiştir. Boğaz ve Haliç çevresinde gemi inşası, gemi onarımı, gemi donatımı ve gemi çekek faaliyetlerinin deniz kirlili-

İstanbul'un diğer bölgelerindeki sanayi kuruluşu verilerini nazarı itibara aldığımızda, bilhassa yoğun nüfus alanlarındaki endüstriyel kuruluşların çevrede gürültü kirliliği oluşturduğu kabul edilebilir.

Diğer taraftan gürültü kirliliği açısından iş bu kadarla bitmez. Tıpkı Ankara'da olduğu gibi refah seviyesinin yükselmesine bağlı olarak İstanbul'da da motorlu araç sayısı artmış ve bu da gürültü kirliliği açısından İstanbul'da manzarayı büsbütün kötü hale getirmiştir.

Türkiye'de 1950-1980 arası dönemde kişi başına düşen gelirin artış hızı ortalama % 3.1'dir.²³ Gayrisafı Milli Hasıla Büyüme hızının 1964 yılında %14.8'e yükseldiği dahi görülmüştür.²⁴ İktisadi anlamda görece bu iyileşme gecikmeli de olsa motorlu taşıt sayılarına yansımıştır. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1973-77) ifade edildiği üzere 1968 yılında Türkiye'de 1.000 kişiye 9 motorlu araç düşmekteydi. 1.000 kişiye düşen motorlu taşıt sayısı bakımından 1968 yılı durumuna göre Türkiye mukayese edildiği 16 ülkeden sadece Pakistan, Hindistan ve Suriye'den daha yüksek bir değere sahip bulunmaktadır.²⁵ Durum bu merkezdeyken 1973 ile 1976 arası dönemde motorlu araç sayısı % 66 oranında artmış ve bunun % 42'si ise İstanbul'un da içinde olduğu 3 büyük kentte yoğunlaşmıştır.²⁶ Esasında İstanbul daha 1930'larda motorlu araç sayısı bakımından Türkiye'deki toplam araç sayısının önemli bir bölümüne malik durumdaydı. Örneğin 1935'te Türkiye'deki mevcut 4.349 otomobilin 1.815'i yani takriben %41'i İstanbul'daydı. Aynı yıl İstanbul, Tür-

güne mahal vermemesi ve çevreyi bozması için kamu kuruluşlarının hariç tutulmak üzere özel sektörün bu yoldaki eylemlerinin yasaklanması, Ulaştırma Bakanlığının 8/9/1982 tarih ve Liman ve Deniz İşleri Genel Müdürlüğü'nün 812-1/4765/15435 sayılı yazısı üzerine Bakanlar Kurulunca 20/9/1982 tarihinde kararlaştırılmıştı. Bkz. BCA Fon Kodu: 30-18-1-2 Yer No: 461-538-3.; Bunun yanında bu gemi inşa faaliyetlerinden ayrı olarak İstanbul Haliç çevresinde bulunan diğer sanayi tesislerinin de çarpık kentleşmeye, hava ve Haliç kirliliğine sebep olduğu bilinmektedir. Uzun zamandır halli için çareler aranan bu sorunun çözülmesi için İstanbul Valiliği çalışmalar yapıp bir rapor neşretmiştir. Bu raporda adı geçen çevrede 696 adet küçük büyük sanayi imalat ve depolama tesisi bulunmaktadır. Raporda bunlardan 548'inin buradan taşınması öngörülmektedir. Bu tesislerin nakli için Sanayi ve Ticaret Bakanlığının kredisi ile kurulmakta olan Çerkezköy ve Bilecik Organize Sanayi Bölgeleri ile kuruluş çalışmalarına başlanacak olan Kurtköy veya Gebze Organize Sanayi Bölgeleri ile Gebze Küçük Sanayi Sitesi alternatif olarak belirlenmiştir. Bu 548 tesisin nakilleri için 1983 yılı itibarıyla 61 milyar 599 milyonluk bir maliyet tespit edilmiştir. Konu hakkında görüşü alınan DPT, Çerkezköy ve Bilecik Organize Sanayi Bölgeleri ile Gebze Küçük Sanayi Sitesini nakiller için münasip 3 yer olarak belirtmiştir. Zira DPT kurulması planlan Gebze Organize Sanayi Bölgesinin en az 6-7 yıl zaman alacağını ifade etmiştir. Oysa bu projenin ivedilikle hayata geçirilmesi gereken bir keyfiyet arz ettiği dikkate alınarak belirtilen 3 bölgenin bu iş için muvafık olacağı belirtilmiştir. Bunun üzerine Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Küçük Sanatlar ve Sanayi Bölgeleri ve Siteleri Genel Müdürlüğü Gebze Organize Sanayi Bölgesinin rezerv bölge olarak düşünülmesinin yararlı olacağı yönünde görüş serdetmiştir. Bu minval üzere mezkur tesislerin, Çerkezköy ve Bilecik Organize Sanayi Bölgeleri ile Gebze Küçük Sanayi Sitesine nakilleri için Küçük Sanayi Siteleri Yapı Kooperatiflerince sağlanan şartlarla kredi verilmesi DPT'nin uygun görüşü ile Sanayi ve Ticaret Bakanlığı yazısı doğrultusunda 04.10.1984 tarihinde Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmıştır. Bkz. BCA Fon Kodu: 30-18-1-2 Yer No: 517-270-2.

²³ Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 yıllık İktisadi Tarihi*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2019), 248.

²⁴ *Cumhuriyet Ansiklopedisi (1961-1980)*, (İstanbul: YKY, İstanbul, 2003), 3: 103.

²⁵ Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973-77, (Ankara: Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, t.y.), 597.

²⁶ Türkan Arıkan, "Hava Kirliliğinin Ekonomik Sonuçları", *İktisat Dergisi* 23, sayı 169 (1978): 26.

kiye'deki toplam 747 otobüsün ise 173'üne sahip durumdaydı.²⁷ İlerleyen yıllarda da hem nüfus hem de motorlu araç sayısı İstanbul'da çarpıcı bir artış göstermiştir. 1957 yılında İstanbul'da otomobil, otobüs, kamyon ve motosiklet sayısı 24.181 iken, bu motorlu taşıtların sayısı 1965 yılında 54.566'ya çıkmıştır.²⁸ İstanbul'da 1977 yılında ise yukarıda belirtilen araç türlerine kamyonet, minibüs, özel nitelikli taşıtlar ile yol ve iş makinalarının eklenmesiyle ortaya çıkan motorlu taşıt sayısı 238.555'tir.²⁹ Bütün bu verileri İstanbul'daki gürültü kirliliğinden bağımsız düşünmek mümkün değildir. Gazeteler daha 1931 yılında İstanbul için "Şehir Gürültüden Kurtulabilir mi? başlığıyla haber yapmışlardı.³⁰ Bilhassa motorlu taşıtların İstanbul'da yarattığı gürültü kirliliği erken denebilecek tarihlerde zuhur etmişti. O kadar ki 1949-1957 yılları arasında İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı olan Fahrettin Kerim Gökay, 1952'de İstanbul'da motorlu taşıtların yarattığı gürültü kirliliğini önlemek için klakson çalınmasını yasak etmiştir. Polislerin konulan kurallara uymayanlara yazdıkları para cezaları sayesinde Haseki Hastanesine bir kat inşa ettirilmiş, buraya da "klakson katı veya klakson pavyonu" denmişti. Gökay'ın görevinin sonlandığı yıl olan 1957 yılına kadar devam ettirilen bu başarılı uygulama, gürültü kirliliği ile karşı karşıya kalan dünyanın diğer büyük şehirlerine de emsal teşkil etmiştir. İstanbul örneğinden ilham alan Paris, Roma ve New York gibi şehirler, motorlu taşıtlarından kaynaklanan gürültü kirliliğine karşı kısıtlayıcı hükümler ihdas etmişlerdi.³¹

İstanbul'da imar/inşa ve sınai faaliyetler ile motorlu taşıtların yol açtığı gürültü kirliliği, 1960'lı yıllarda gürültü kirliliği ölçüm sonuçlarına yansımıştır. Hikmet Altuğ ve Orhan Sunar, 1967 yılında Mediko-Sosyal Sağlık Dergisi için kaleme aldıkları araştırma yazısında, uzman isim Krister'den bahsetmiş ve onun belirli bir süre 86 desibelin üzerinde sese maruz kalan kulakların bundan zarar gördüğü görüşüne yer vermişti. Yazarlar bu konuda İstanbul'da bir araştırma yapılarak gürültü sorununun mahiyetini ortaya koymuştur. Trafikğin çok yoğun ya da sakin saatlerinin dışında yoğunluğun ortalama bir durum arz ettiği 14.00-16.00 saat dilimleri arasında ölçümler yapılmıştır. 1967 yılında aktarılan verilere göre ortalama olarak 80-90 desibel arasında değişiklik gösteren değerler bazı Avrupa şehirlerinden bir hayli yüksektedir. Örneğin Batı

²⁷ Ercan Karakoç, "Cumhuriyet Döneminde İstanbul'da Ulaşım", *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., 2015), 6: 517.

²⁸ *Kara ve Deniz Taşıtları Kabotaj, Milletlerarası Deniz Trafikği ve Nakliyatı 1965*, (Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1967), 10. Aşağı yukarı aynı dönemde Türkiye genelinde de motorlu araç sayısı dramatik bir yükseliş göstermiştir. 1950 yılında Türkiye'de motorlu kara nakil araç sayısı 32.564'tür. 10 yıl sonra 1960 yılında ise bu sayı 114.208'e ulaşmıştır. Bkz. Fatih Aydın, Muhammed Oral, "Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi", *Journal Of Awareness* 3, no. 5 (2018): 261.

²⁹ *Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri 1976-1980*, (Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1984), 2-4.

³⁰ *Son Posta Gazetesi*, (5 Teşrinisani 1931), 2.

³¹ Ali Satan, İstanbul'un 100 Yılı, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., 2012), 88.; Ayrıca Fahrettin Gökay'ın bu konu üzerinde önemle durduğunu gösteren bir diğer gelişme, İstanbul'da gürültü ile mücadele derneği kurmayı önermesidir. Gelen yüksek sayıda müspet talep doğrultusunda böyle bir derneğin kurulması kararı alınmıştır. Bkz. Fahrettin Kerim Gökay, "Çağdaş Canavar: Gürültü," *Tıp Dünyası* 43, sayı 2 (1970): 79-80.

Avrupa'da aynı saatlerde bu değerler 65-85 desibel arasındadır. Doğu Avrupa şehirlerinde mesela Vitebesk kentinde 1962 yılında yine aynı saatlerde yapılan ölçümlerde gürültü aralığı 75-85 desibel arasında çıkmıştır. Vitebesk kenti için ölçümleri yapan Zorin adlı araştırmacı, şehirlerde gürültüyü azaltmanın etkili yollarından biri olarak geniş meydan ve bulvarların yapılmasını önermiştir. Fakat İstanbul özelinde konu incelendiğinde, gürültünün yüksek olduğu yerler arasında Taksim, Sirkeci ve Eminönü gibi meydanlar vardır. Altuğ ve Sunar'ın 1967 yılında verdiği bilgiye göre; Taksim'de gürültü merkezde 80 desibel, Harbiye yönünde 83 desibel, İstiklal Caddesi yönü 87 desibel, Sıraselviler yönü 85 desibeldir. Eminönü polis noktası 87 desibel, Mısır Çarşısı kapı önü 89 desibeldir. Sirkeci polis noktası 80 desibel, Eski tramvay caddesi köşesi 85 desibeldir. Bu meydanlardaki gürültünün yüksek seviyesi adı geçen meydanların küçüklüğü ve düzensizliği ile alakalı olsa gerektir. Öte yandan İstanbul'un cadde ve farklı noktalarından alınan diğer ölçüm sonuçları da dikkate değerdir. İstiklal Caddesi 83 desibel, Halaskargazi Caddesi 82 desibel, Sirkeci Gar girişi 73 desibel ve Piyerloti Kahvesi 50 desibeldir. Yazarlar bütün bu verileri dikkate alarak İstanbul'da o günkü durumu alarm seviyesinde görmüştür.³²

Bu araştırmadan yaklaşık 10 yıl sonra bilhassa Ankara gürültü kirliliği üzerine araştırmalar yapmış olan akademisyen Övat Güray, 1977 yılında Hilmi Sabuncu ile beraber İstanbul gürültü kirliliği üzerine bir yazı kaleme almıştı. Araştırmacılar evvela gürültü açısından ülkelerin bir üst sınır belirleme ve bu konuda standartlar geliştirme yolunda adımlar attığından bahsetmiş ardından İngiliz, Amerikan ve İsveç standartlarına göre rahatsızlık sınırının 40-50 desibel olduğundan, evlerde ise geçilmemesi gereken sınırın daha aşağıda 30 desibel olduğundan bahsetmişlerdir. Yazarlar bundan sonra sözü İstanbul'a getirerek gürültü kirliliği açısından buradaki tabloyu ortaya koymuştur. İstanbul'un bazı noktalarının günün farklı zaman dilimlerine ait gürültü ölçüm sonuçları dikkate değerdir. Güray ve Sabuncu'nun 1977 yılında verdiği bilgiye göre; Saraçhane'de saat 09.15'te yapılan ölçümlerde 80,62 desibel, Dolapdere 13.40-15.50 saatleri arası yapılan ölçümler 78,51 desibel, Vatan Caddesi'nde 09.00-18.00 saatleri arasında yapılan ölçümlerde 66,18 desibel, Karaköy'de 09.30-18.10 saatleri arasındaki ölçümlerde 66,82 desibel ve Beyazıt'ta 09.30-17.00 saatlerindeki ölçümlerde 72,94 desibel neticeleri elde edilmiştir.³³ Bu sonuçlardan anlaşılan odur ki İstanbul'da gürültü; İngiliz, Amerikan ve İsveç standartlarına göre rahatsızlık verici boyuttadır.

3. Gürültüyü Önlemeye Yönelik Çabalar

3.1. Türkiye'de Gürültüyü Önlemeye Yönelik Çabalar

Türkiye'de İstanbul ve Ankara gibi büyük kentler, İkinci Cihan Harbi'nden sonraki hızlı büyümenin etkisi ile görece erken denebilecek tarihlere gürültü

³² Hikmet Altuğ, Orhan Sunar, "İstanbul Şehir Gürültüleri", *Mediko-Sosyal Sağlık Dergisi* 7, sayı 74 (1967): 36-39.

³³ Övat Güray, Hilmi Sabuncu, "İstanbul Şehrinde Çevre Sağlığı Yönünden Gürültü Problemi", *Marmara Bölgesinde Çevre Kirlenmesi Semineri*, (İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1977), 256-258.

sorunu ile karşı karşıya kalmıştır. İstanbul'da daha 1952 yılında dönemin vali ve belediye başkanının, bu derdi çözmeye matuf adımlar attığına yukarıda değinilmişti. Mamafih gürültü meselesi, 1960 ve 1970'li yıllarda henüz kronik bir hal almadığından olsa gerek hükümet programlarında yer bulmamıştır. Sadece Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983), probleme dikkat çekmiş ve *"Motorlu trafik araçlarının yoğun olduğu büyük kentlerdeki trafik gürültüsü ile, kentlerin içinde ve yakın çevresinde oluşan gürültü, kentte yaşayanlar açısından olduğu kadar çalışanların beden ve ruh sağlığı bakımından da giderek önem kazanmaya başlamıştır."* ifadelerine yer vermiştir.³⁴ Ne var ki burada da konunun ehemmiyetine vurgu yapılmakla beraber bir yol haritası çizilmemiş, bir plan dâhilinde neler yapılabileceği ortaya konmamıştır. Zaten dönemin çevre odaklı sivil toplum örgütleri de diğer çevre sorunları yanında gürültü kirliliğini çok fazla ön plana çıkarmamıştır. Fakat 1978 yılında Türkiye Çevre Sorunları Vakfı olarak kurulan ve adını 1991 yılında Türkiye Çevre Vakfına dönüştüren gönüllü kuruluşu, ayrı bir yerde tutabiliriz. Türkiye Çevre Sorunları Vakfı, yayınlar vasıtasıyla kamuoyunu bilinçlendirmek gibi önemli bir misyon üstlenmiştir. Vakfın bu bağlamda 1979 yılında bastığı ilk eserin, gürültü meselesine temas eden Serpil Ural'ın yazdığı *"Gürültücü Ali"* adlı çocuk kitabı olması ayrıca önemlidir.³⁵ Bunun dışında 1972'de kurulan Türkiye Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği'nin de diğer çevre sorunları yanında gürültü davasını ele alan bilimsel toplantılar ve yayınlar yaptığını belirtmek gerekir.³⁶ Yeterliliği konusu münakaşa edilebilir fakat dönemin idarecileri de bazı adımlar atmışlardı. Belli kanun maddelerinin ihdas edilmesi ve kentlerde yeşil alanların çoğaltılması düşüncesi, gürültü sıkıntısına çözüm bulmak adına ilk akla gelen çareler olmuştur. Yeşil alanların çoğaltılmasının özellikle Başkent Ankara'da gürültü sorununa çözüm olabileceği düşünülmüş ve bu konuda çeşitli adımlar atılmıştır.

Modern zamanlarda kent yaşamı, artık tahammül seviyelerinin üzerine çıkan gürültünün azaltılmasına yönelik çareler üretilmesini mecburi kılmıştır. Yeşil alan ve ormanların ne derece önemli olduğu burada bir kez daha ortaya çıkmıştır. Zira ağaçlık ve ormanlık alanların gürültüyü azaltan bir yanı olduğu araştırmalarla tespit edilmiştir.³⁷ İklimi onarıcı, şehirlere estetik açıdan değer katıcı, rekreasyon bakımından dinlendirici, gürültüyü azaltıcı ve trafiği düzenleyici işlevleri olan açık ve yeşil alanlar, aslında yapı stoku ile dolu kentlerde fiziki dengeyi sağlayan başat bir eleman olmuştur. 1928 yılında Ankara kent planı için açılan yarışmaya katılan Hermann Jansen de bu gerçekten hareketle, Ankara için köşegen şeklinde tasarladığı, Kutrani kelimesiyle ifa-

³⁴ *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-83*, (Ankara: Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, t.y.), 85.

³⁵ Gülizar Çakır Sümer, "Türkiye'de Çevre Bilincinin Gelişimine Katkıları Bakımından Türkiye Çevre Vakfı", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 12, sayı 2 (2007): 286.

³⁶ "Başlarken", *Yaşamak İçin Çevreyi Korumak* 1 (1979): 3.

³⁷ Besalet Pamay, "Ormanlar ve Çevre", *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi* 25, sayı 2 (1975): 23.

desini bulan yeşil kuşaklar öngörmüştür. Jansen'in 1932 yılında teslim etmiş olduğu planında, yeşil kuşaklar; araç ve yaya trafiğini birbirinden ayırarak, kent sakinlerinin okullara, parklara, spor sahalarına dumansız ve gürültüsüz ulaştırılmasını hedeflemişti.³⁸ Fakat hemen belirtmek gerekir ki öngörülen den daha hızlı büyüyen Ankara ve İstanbul gibi kentlerde yeşil alanlar bu dönemde istenen seviyede arttırılamamış hatta kişi başına düşen yeşil alan miktarı yıllar içerisinde azalmıştır. Ankara'daki gürültü kirliliği için yeşil alan önerisi 1970'li yıllarda da gündeme getirilmiştir. Uzmanlar genişliği 30-35 metre olan, yüksekliği de 8 metre olan bitkiler tercih edilerek, bir yeşil perde oluşturulması ve bu sayede gürültünün 10-12 desibel azaltılmasını mümkün görmüştür. Yine aynı uzmanlar, Ankara'nın tabii koşullarını hesaba katarak, yerleşim alanlarının yollardan uzaklığı ve karayolları-peyzaaj münasebetlerini değerlendirerek, 9.5-12 metre arası bir genişlikte yedi sıralı yeşil set oluşturulmasıyla gürültünün önlenebileceğini beyan etmişlerdir.³⁹ Ne var ki gürültü probleminin çare olarak düşünülen yeşil kuşak yaratma çabası; sınırlı, yetersiz ve akim kalmış dolayısıyla hayal olmanın ötesine geçememiştir.

Gürültü probleminin önüne geçmek için düşünülen diğer çözüm, kural ve kaideler koymak suretiyle gürültüyü yayan unsurları engellemektir. Türkiye'de muhtelif faaliyetler dolayısıyla ortaya çıkan gürültünün oluşturduğu rahatsızlığı önlemek için farklı kanunların içerisinde serpiştirilmiş bazı hükümler ihdas edilmişti. Örneğin 13 Mart 1926 tarihinde Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 765 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 546. maddesi, gürültü veya vellele etme suretiyle ahalinin rahat ve huzurunu bozan insanların 15 lira para cezası ile cezalandırılmasını öngörmüştür. Bu fil gece yarısından iki saat önce vuku bulunduğunda kesilecek ceza 30 liraydı.⁴⁰ Öte yandan aynı yıl çıkarılan 743 sayılı Türk Medeni Kanunu'nda da 661.madde; "*Bir kimse mülkünü kullanırken hele sınaî işler yaparken komşusuna zarar verecek her türlü taşkınlıklardan çekinmeğe mecburdur. Hususiyile mazarat veren ve gayrimenkulün mevki ve mahiyetine ve mahalli örfe göre komşu arasında hoş görülebilecek dereceyi geçen gürültüler ve sarsıntılar yapmak ve duman ve kurum ve rahatsızlık veren sair toz, boğu, koku çıkartmak memnudur.*"⁴¹ ifadesine yer vermiş ve bu kapsamda gürültünün çevreye getireceği zararları önlemeye çalışmıştır. Gürültü kirliliğini önlemeye yönelik bir diğer düzenleme, 1934 yılından çıkarılan 2559 sayılı Polis Vazife ve Salahiyet Kanunu'nun içerisinde 14. maddede yer almıştır: "*Şehir ve kasabalarda gerek mesken içinde ve gerek dışında saat 24 ten sonra her ne suretle olursa olsun civar halkının rahat ve huzurunu bozacak surette gürültü yapanlar polisçe menolunur.*"⁴² Yine gürültü konusunu ihtiva

³⁸ Burat, "Yeşilyollarda Hareketle İstirahat: Jansen Planlarında Başkent'in Kentsel Yeşil Alan Tasarımları ve Bunların Uygulama ve Değiştirilme Süreci (1932-1960)", 106.

³⁹ Yazgan, "Ankara Kentinden Çıkan Ana Karayollarının Çevresindeki Yerleşim Alanları İçin Ortaya Koyduğu Gürültü Sorunu ve Bu Sorunun Çözümünde Yeşil Planlamadan Yararlanma", 8-9.

⁴⁰ Resmî Gazete 320, (13 Mart 1926), 1137.

⁴¹ Resmî Gazete 339, (4 Nisan 1926), 105.

⁴² Resmî Gazete 2751, (14 Temmuz 1934), 4141.

eden diğer bir yasa, 9/7/1956 tarihinde çıkarılan 6785 sayılı İmar Kanunudur ki, bunun 52. maddesi şu ifadeleri içermektedir: “*Arsalarda, evlerde ve sair yerlerde umum sağlık ve selametini ihlal eden, şehircilik, estetik veya trafik bakımından mahzurlu görünen enkaz ve birikintilerin, gürültü ve duman tevhit eden tesislerin, hususi mecra, lağım, çukur, kuyu...ve benzerlerinin mahzurlarının giderilmesi...ilgililere tebliğ olunur. Tebliğde belirtilen müddet içinde tebliğe riayet edilmediği takdirde belediyece mahzur giderilir ve mahzuru tevhit edenlerin faaliyeti men edilir.*”⁴³ Görüldüğü üzere İmar Kanunu 52. madde ile şehircilik açısından, estetik nazarından veya gürültü üretmesi bakımından sakıncalı görülen yapıların ortaya çıkmasını yasaklamaktadır. Bu türden farklı yasaların içerisinde, muhtelif tarihlerde tanzim edilmiş gürültü meselesi ile alakalı hükümleri bulmak, çoğaltmak mümkündür. Örneğin Sina Cimcoz 1977 yılında “*Yargı Dergisi*” için kaleme aldığı yazısında, “*Karayolları Trafik Kanunu*”ndan bahsetmiştir. Kanun’un 35. maddesi nakil vasıtalarının ses cihazlarının ummun rahatını bozacak surette olmaması gerektiğini emretmektedir. Aksi halde 5 lira para cezası ile karşı karşıya kalınmaktadır.⁴⁴

Bunların dışında gürültünün önemli bir kaynağı olan sanayi kuruluşları ile ilgili hükümleri kapsayan yasal düzenlemelerden de bahsetmek gerekmektedir. Yerleşim yerlerinin yakınındaki gayri sıhhi müesseseler, 1930 yılında çıkan 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu ile 3 sınıfa ayrılmıştır. 269. madde bu sınıflamada 1. sınıfta yer alan gayri sıhhi işletmelerin ruhsat verme işini Sağlık Bakanlığına, 2. ve 3. sınıfta olan gayri sıhhi işletmelerin ruhsat verme işini de mülki idare amirlerine yani kaymakam ve valilere vermiştir.⁴⁵

Bahsi geçen yasalardan başka, pek çok yönetmelik, talimatname ve yönergenin çıkarıldığını da belirtmek yerinde olacaktır. Fikri Göçeer 1968 yılında İller ve Belediyeler Dergisi’nde kaleme aldığı yazıda, İstanbul Zabıta Talimatnamesi’nin, halkın huzur ve rahatını bozacak çalgıcılık faaliyetlerini, hoparlörlü araçlarla reklam ve satış yapılmasını, müşteri çekmek için bağırıp çağırılmasını, çevreyi rahatsız edecek ölçüde yüksek sesle konuşulup, gülünmesini men ettiğini yazmıştır. Ankara Belediyesi Zabıt Talimatnamesi’nde ise gece 24.00’den sabah 08.00’a kadar evlerde sokaklarda gürültü yapmak, şikâyetle konu olabilecek derecede muhtelif müzik aletleriyle müzik dinlemek, ses çıkarmak yasaklanmıştır. Bu talimatnamelerdeki hükümlere riayet etmeyenlerin ceza kanununa göre çeşitli müeyyidelere tabi tutulması öngörülmüştür.⁴⁶

Gürültü konusuna tekabül eden kanunlar görüldüğü gibi faklı başlıklar altında dağınık bir şekilde düzenlenmiştir. Kimi görüş sahipleri öngörülen cezaların düşük kaldığını söyleyerek düzenlemelerin caydırıcı olmaktan uzak olduğunu iddia etmiştir. Yine aynı görüş sahipleri, yetersiz cezalar içerse de

⁴³ Hikmet Sami Türk, “Türk Hukukuna Göre Hava Kirlenmesi,” *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 26, sayı 3-4 (1969): 119.

⁴⁴ Sina Cimcoz, “Gürültü Sorunu ve Hukuk Düzeni,” *Yargı*, sayı 20 (1977): 4-7.

⁴⁵ Hayrettin Kurama, “Sağlık ve Çevre Kirlenmesi II”, *Cumhuriyetin Ellinci Yılında İstanbul’un İdari Sorunları Semineri*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1973), 171-173.

⁴⁶ Fikri Göçeer, “Gürültü,” *İller ve Belediyeler Dergisi*, sayı 278 (1968): 756.

kanunlarda gürültü meselesiyle ilgili hükümlerin bulunduğunu ifade etmiş ve asıl sıkıntıyı, yasal düzenlemelerin ötesinde kanunların tatbikinde görmüştür. Bu görüşe göre idari makamlar gereken alakayı göstermediğinden kanun hükümleri uygulanmamıştır. Dolayısıyla gürültü sorunu da Türkiye’de belli kentlerde bir problem olarak kalmaya devam etmiştir.⁴⁷

Esas sıkıntının kanunların dağınık ya da tek bir yasa altında toplanmasında değil halkın eğitilip kanunların kararlılıkla uygulanmasında bulanlar azımsanmayacak sayıdadır. Yönetim organlarının, kanunları uygulamada di- rayetsiz davrandığını düşünen bu kesimler, halkın çevre meselesinde eğitim eksikliğinin de olduğunu göz ardı etmemiştir. Dolayısıyla bir an önce mükem- mel yasa yapmak ve sair yollar üzerinde düşünmekten ziyade bu eksikliklerin giderilmesi gerektiğini vurgulamışlardır.⁴⁸

Türkiye’de sorun yalnız kanunların dağınıklığı ya da bunların tatbik edilip edilmemesi değildir. Fakat Türkiye’de dönemin uzman tanıklarının çizdiği ka- ramsar tabloda mevzuatla ilgili olan vurgu, çok belirgindir.

3.2. Gürültüyü Önlemeye Yönelik Uluslararası Çalışmalar ve Diğer Ül- kelerin Getirdiği Önlemler

Dünyanın gelişmiş ülkelerinde özellikle meselenin hukuki zemini önem- senmiş ve gürültü davasına münhasır kanunlar ihdas edilmeye başlanmıştır. Japonya’da gürültü kontrolü için kanun 1968 yılında çıkarılmış⁴⁹, İs- veç’te hava kirlenmesi ve gürültü ile ilgili kanun 01/07/1969 tarihinde yür- rürlüğe girmiş, Batı Almanya’da ise 30/03/1971 tarihinde Uçak Gürültüsü, 05/08/1971 tarihinde de Benzin Kurşunu Kanunu uygulamaya konmuştur.⁵⁰ Aslında hükümetleri bu konuda adımlara atmaya iten uluslararası çalışma- lar çok erken tarihlerde başlamıştı. Örneğin Uluslararası Standardizasyon Teşkilatının (ISO), gürültü konusunu gündemine alıp çalışmalar yürütmesi, 1947 yılına dek geri götürülür. O dönemden 1970’li yılların başına kadar ge- çen sürede, ISO gürültünün insan sağlığına menfi etkilerini azaltmak için 19 standart hazırlamış, bunun üç katı kadar standart üzerinde de önemli mesa- fe katetmiştir.⁵¹ Bir sivil toplum yapılanması olarak Uluslararası Gürültü ile Savaş Derneğinin kurulması ise 1959 yılındadır. Dernek; toplantı ve sempo- zyumlar düzenleyerek insanlarda belli bir farkındalık yaratmaya çalışmıştı.⁵²

⁴⁷ Cimcoz, “Gürültü Sorunu ve Hukuk Düzeni”, 4-7.

⁴⁸ A. Can Tuncay, “Dünyada Çevre Korunması Kanunları, Uluslararası İşbirliği ve Biz,” *İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi* 33, sayı 5 (1975): 7.

⁴⁹ “Kirlili Hava ve Çevresel Tehlikeler,” *Ankara Ticaret Odası Dergisi*, (Ekim-1970): 31-34.

⁵⁰ Tuncay, “Dünyada Çevre Korunması Kanunları, Uluslararası İşbirliği ve Biz”, 2-3.

⁵¹ İ. Taner Berkün, “İSO ve Çevre Sorunları”, *Standart Ekonomik ve Teknik Dergi*, sayı 126, (1972): 27.; Teşkilatın iş bölümü oldukça detaylıdır. Örneğin 43 numaralı Akustik Teknik Komitesi temel- de bu konuda standartlar geliştirmekle iştigal eden bir alt birimdir. 117 numaralı teknik komiteye bağlı alt komite endüstri gürültü ölçüm testleri, 118 numaralı teknik komiteye bağlı özel eksperler grubu da kompresör cihazlarının çıkardığı gürültünün testini yapan ve standart geliştirmeye çalış- şan ekipler içerisinde. Bkz. Berkün, “İSO ve Çevre Sorunları”, 27.

⁵² David C. Class, Jerome E. Singer, Urban Stress, “Gürültü ile Savaş,” *Türk Otolarengoloji Arşivi* 11, sayı 1 (1973): 60-62.

Gürültü söz konusu olduğunda belki de konuyla en fazla alakalı olması gereken uluslararası kurum, Dünya Sağlık Örgütü'dür. Dünya Sağlık Örgütü bu dönemde giderek büyüyen gürültü meselesine kayıtsız kalmamış, A. Bellain'in gürültü ile ilgili bir makalesini 1966 yılında "*Toplum ve İşçilerin Sağlık Riski*" ismiyle yayınlamıştır. Bunun dışında 1970 yılında "*Gürültüye Karşı Savaş*" konulu bir raporu Danimarka'nın başkenti Kopenhag'da yayınlamış, 1971'de de Lahey'de Amerika ve Avrupa'dan 8 ülkenin uzmanlarından müteşekkil bir heyeti, gürültü ile mücadelede yapılacak çalışmalara temel teşkil edecek tavsiyeleri oluşturmaları için bir araya getirmiştir.⁵³

Dünyadaki bu gelişmeleri doğru anlamlandırabilmek için evvela gürültü konusunda yüksek duyarlılık gösteren ülkelerin, bu dertten mustarip gelişmiş dünya ülkeleri olduğu tespitini yapmak durumundayız. Türkiye ise gelişmekte olan ülke statüsündedir ve gürültü meselesi, Ankara ve İstanbul dışındaki diğer kentlerde ivedilikle çözülmesi gereken bir mahiyette değildir. Dolayısıyla Türkiye'de 1960-1980 arası dönemde gürültü meselesine münhasır bir kanun çıkarılmamış fakat sorun farklı kanunların içerisinde ele alınmıştır.⁵⁴ Buna karşın daha 1952 yılında İstanbul'da uygulanan klakson yasağı, konuyla ilgili akademisyenlerin yaptıkları araştırmalar, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın (1978-1983) gürültü konusuna temas etmesi ve çevreci bazı sivil toplum kuruluşlarının konuyu erken tarihlerde gündemine alması, dünyadaki hassasiyete paralel bir şekilde Türkiye'de de bu önemli çevre sorununun sahıplendiğini göstermektedir.

Sonuç

Tarım Devrimi, insan-çevre münasebetlerinde önemli bir kırılma yarattı ama esas değişikliği Sanayi Devrimi meydana getirdi. Özellikle Sanayi Devrimi'nden sonra insanın tabiata müdahaleleri, tabiatın tolere edebileceği seviyenin ötesine geçmiştir. Bu, çevre bozulması olarak tanımlanan bir dizi sorunu gündeme getirmiştir. Hava kirliliğinden, ormanların kaybına, su kirliliğinden, çarpık kentleşmeye kadar pek çok problem modern dönemin gündeminin ön sırasına taşınmıştır. Gürültü kirliliği de bu çevresel sorunlardan biriydi. İmar-inşa faaliyetlerinden neşet eden sesler, sanayi kuruluşlarının istihsal sürecinde yarattığı sesler ve motorlu taşıtların seyrüseferinde çıkardığı sesler, yere ve koşullara göre değişmekle beraber insan sağlığının tahammül edeceği seviyenin ötesine geçebiliyordu. Türkiye'de özellikle büyük şehirlerden İstanbul ve Ankara, bu yeni dönem çevre sorunundan payına düşeni almıştır. Her ne kadar gürültü ve kirlilik sözcükleri literatürde ilk defa "*Gürültü Kirliliği*" şeklinde 1987 yılında birlikte kullanılmışsa⁵⁵ da, gürültü bir sorun olarak 1931 yılında dahi gazetelerin sayfalarında yer bulan bir konu olmuştu. İstan-

⁵³ Aktaran Güray, Sabuncu, "İstanbul Şehrinde Çevre Sağlığı Yönünden Gürültü Problemi", 260.

⁵⁴ Bu konuda ilk yönetmelik *Gürültü Kontrol Yönetmeliği* adıyla 1986 yılında çıkmıştır. Bkz. *Resmî Gazete* 19308, (11 Aralık 1986), 8.

⁵⁵ Tespit edebildiğimiz kadarıyla bu iki sözcüğün ilk defa birlikte kullanıldığı makale Erkan Arsu'ya aittir. Bkz. Erkan Arsu, "Gürültü Kirliliğini Önleme Çalışmaları," *Çevre ve İnsan*, sayı 4 (1987): 71-73.

bul'da 1930'lu, Ankara'da ise 1960'lı yıllardan itibaren gürültü bir sorun olarak konuşulmaya başlanmıştı. Sanayi Devrimi'nin ilk dalgasına katılmayan fakat aradaki açığı kapatmak için büyük bir atılım içerisine giren Türkiye, gelişmekte olan ülkelere mahsus pek çok sorun ile karşı karşıya kalmıştır. Kırdan kente göç dalgası ve bunun beslediği çarpık kentleşme esasında gürültü kirliliği için uygun bütün koşulları hazırlamıştır. Büyük bir hızla büyüyen kentlerde ihtiyacı karşılayacak yeni yapıların inşası başlı başına bir gürültü kaynağıydı. Fakat İstanbul özelinde görüldüğü gibi hızlı büyüyen kentlerde sanayi kuruluşları da plansız kentleşmenin etkisiyle meskenlerin ortasında kalıyor ve faaliyetleriyle çevresinde yaşayanları bizar ediyordu. Geri kalmışlığın yarattığı dezavantajları ortadan kaldırmak adına sanayi kuruluşlarının çevreye verdiği zararlar çoğu zaman göz ardı edilmiştir. Kalkınma hamlelerinin geri dönüşlerinin alınmaya ve görece refah seviyesinin yükselmeye başladığı dönemlerde ise gürültü kirliliği açısından sıkıntı oluşturan bir diğer kaynak devreye girmiş ve manzarayı büsbütün bozmuştur. Kişi başına gelir artışına bir de büyüyen şehirlerde motorlu taşıt sahibi olmanın neredeyse zaruri bir ihtiyaç haline gelmesi eklenince, Türkiye'de motorlu taşıt sayısı artmıştır. Bu vasıtalar plansız gelişen, sokakları dar ve öngörülenden daha fazla nüfusu barındıran şehirlerde gürültünün önemli kaynaklarından birini teşkil etmiştir. Hülasa Türkiye'de yatırımlar ülke sathına dengeli dağıtılamamış, İstanbul ve Ankara gibi şehirler büyük bir göç dalgası almış, bu şehirler öngörülenden hızlı ve plansız büyümüş ve nihayetinde de buralarda gerek motorlu taşıt trafiği gerek imar inşa çalışmaları gerekse sanayi kuruluşlarının faaliyetleri gürültü kirliliği yaratmıştır. Bu çalışmada elde edilen bulgular, öngörülenden hızlı ve plansız büyüyen bu iki şehirden İstanbul'da; inşaat, motorlu taşıt ve sanayi tesisi, Ankara'da ise inşaat ve motorlu taşıt artışı ile gürültü artışı arasında pozitif bir korelasyon olduğunu doğrulamaktadır. 1960-1980 arası dönemde az sayıda yapılmış olan gürültü ölçümlerinin ortaya koyduğu sonuç, bahsedilen dönemde hem İstanbul hem de Ankara için gürültünün önemli bir çevresel sorun olduğunu göstermektedir. 1962 yılında Ankara'da yapılan gürültü ölçümlerinde, gelişmiş ülkelerden ABD ve İngiltere'nin belirlediği sınır olan 40-50 desibelin üzerinde bir gürültü seviyesinin olduğu tespit edilmiştir. Üstelik yaklaşık on yıl sonraki araştırmada bu seviyenin bina içi gürültüler için 4-5 desibel, inşaat ve trafik içinse 8-15 desibel kadar arttığı tespit edilmiştir. İstanbul'da ise 1967 yılına ait verilerde ortalama 80-90 desibel arasında değişiklik gösteren çıktılar elde edilmiştir ki bunlar da Batı Avrupa'da 65-85 desibel arasında değişen verilerin üzerinde bir seviyeye işaret etmektedir. Ankara'da olduğu gibi İstanbul'da da on yıl sonrasına ait veriler; durumun değişmediğini, ABD ve İngiltere gibi ülkelerde belirlenen rahatsızlık sınırının (40-50 desibelin) üzerinde bir gürültü seviyesinin olduğunu göstermektedir.

Gürültü seviyesinin rahatsız edici boyutlarda kalması hatta kimi yerlerde artmasına karşın, hükümetler bunu muhtemelen öncelikli bir mesele olarak görmediğinden incelenen dönemde bu alanda radikal adımlar atmamış, gü-

rültü kirliliği için müstakil bir kanun çıkarmamıştır. Bununla birlikte gürültü kirliliği konusunu da ihtiva eden Çevre Kanunu ancak 1983 yılında yürürlüğe girmiş, yalnız gürültü konusunu ele alan ilk yönetmelik de 1986 yılında Gürültü Kontrol Yönetmeliği adıyla yayınlanmıştır. Bundan önce ise gürültü meselesine taalluk eden hükümlere, Türk Ceza Kanunu (1926) ve Türk Medeni Kanunu (1926) gibi farklı yasaların içerisinde yer verilmiştir.

KAYNAKÇA

- Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA): Fon Kodu: 30-18-1-2 Yer No: 461-538-3.; Fon Kodu: 30-18-1-2 Yer No: 517-270-2.
- Resmi Gazete*, sayı 320, (13 Mart 1926)
- Resmi Gazete*, sayı 339, (4 Nisan 1926)
- Resmi Gazete*, sayı 1489, (6 Mayıs 1930)
- Resmi Gazete*, sayı 2751, (14 Temmuz 1934)
- Resmi Gazete*, sayı 19308, (11 Aralık 1986)
- Son Posta Gazetesi*, (5 Teşrinisani 1931)
- 28 Teşrinievvel 1927 Umumi Nüfus Tahriri Fasikül III*. Ankara: Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, 1929.
- 100 Yılın Göstergeleri*. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu, 2023.
- Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-83*. Ankara: Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, t.y.
- İnşaat İstatistikleri 1963-1965. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1969.
- İnşaat İstatistikleri 1966-1969. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1976.
- İnşaat İstatistikleri 1971-1973. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1976.
- İnşaat İstatistikleri 1976. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1980.
- Kara ve Deniz Taşıtları Kabotaj, Milletlerarası Deniz Trafîği ve Nakliyatı 1965*. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1967.
- Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri 1976-1980*. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü, 1984.
- Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973-77. Ankara: Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, t.y.
- Altuğ, Hikmet, Sunar, Orhan. "İstanbul Şehir Gürültüleri." *Mediko-Sosyal Sağlık Dergisi* 7, sayı 74 (1967): 36-39.
- Ankan, Türkan. "Hava Kirliliğinin Ekonomik Sonuçları." *İktisat Dergisi* 13, sayı 169 (1978)
- Arslan, Rıfki. "Boğazın Bugünkü Ekonomik Yapısı." *İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu*, İstanbul: Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, 1973.
- Arzu, Erkan. "Gürültü Kirliliğini Önleme Çalışmaları." *Çevre ve İnsan*, sayı 4 (1987): 71-73.
- Akyar, Hasan. "Ulaşım, Konut ve Yakıt Sorunu, Yerleşim Yoğunluğu ve Neden Olduğu Kirlilik." *Hava Kirliliğine Son Kongresi*, Ankara: 1977.
- Ayalp, Ahmet. *İstanbul'da Atmosfer Kirlenmesi Büyük Şehirlerimizde Atmosfer*

- Kirlenmesi için Bir Araştırma Modeli*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaası, 1976.
- Aydın, Fatih, Muhammed Oral. "Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi." *Journal Of Awareness* 3, no. 5 (2018): 257-266.
- "Başlarken." *Yaşamak İçin Çevreyi Korumak*, sayı 1 (1979).
- Berkün, İ. Taner. "İSO ve Çevre Sorunları." *Standart Ekonomik ve Teknik Dergi*, sayı 126 (1972): 27.
- Burat, Sinan. "Yeşilyollarda Hareketle İstirahat: Jansen Planlarında Başkent'in Kentsel Yeşil Alan Tasarımları ve Bunların Uygulama ve Değiştirilme Süreci (1932-1960)." *İdeal Kent* 2, sayı 4 (Eylül 2011): 100-127.
- Cimcoz, Sina. "Gürültü Sorunu ve Hukuk Düzeni." *Yargı*, sayı 20 (1977)
- Class, David C., E. Singer Jerome, Urban Stress. "Gürültü ile Savaş." *Türk Otolarengoloji Arşivi* 11, sayı 1 (1973).
- Cumhuriyet Ansiklopedisi (1961-1980)*. Cilt 3, İstanbul: YKY, 2003.
- Çepel, Necmettin. *Çevre Koruma ve Ekoloji Terimleri Sözlüğü*. İstanbul: Türkiye Erozyonla Mücadele Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı Yayınları, 1996.
- Dokumacı, Erkan. "Ses ve Gürültü Kirlenmesi." *Çevre Kirlenmesi Sorunları Semineri (Ege Bölgesi Çevre Kirlenmesi ve Sorunları)*, İzmir: Ege Üniversitesi İnşaat Fakültesi Çevre Mühendisliği Bölümü, 1978.
- Gökay, Fahrettin Kerim. "Çağdaş Canavar: Gürültü." *Tıp Dünyası* 43, sayı 2 (1970): 77-80.
- Gökburun, İbrahim. "İstanbul'da Nüfusun Gelişimi ve İlçelere Dağılımı (1950-2015)." *Journal of Anatolian Cultural Research* 1, no. 3 (2017): 110-130.
- Gökçeer, Fikri. "Gürültü." *İller ve Belediyeler Dergisi*, sayı 278 (1968): 754-757.
- Gönültaş, Güngör. "Yasağa Rağmen 55 Bin Gecekondu Yapıldı." *Peyzaj Mimarlığı*, sayı 3-4 (1972): 52.
- Güray, Övat. "Ankara'nın Gürültü Problemi." *Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Mecmuası* 15, sayı 2 (1962):153-161.
- Güray, Övat. "Ankara Şehrinde Gürültü Problemi." *Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Mecmuası* 14, sayı 3 (1971): 574-582.
- Güray, Övat, Sabuncu Hilmi. "İstanbul Şehrinde Çevre Sağlığı Yönünden Gürültü Problemi." *Marmara Bölgesinde Çevre Kirlenmesi Semineri*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1977.
- İstatistiklerle Ankara 2015*. Ankara: Ankara Kalkınma Ajansı, 2016.
- Karakoç, Ercan. "Cumhuriyet Döneminde İstanbul'da Ulaşım." *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, Cilt. 6: 502-533. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., 2015.
- "Kirliliği Hava ve Çevresel Tehlikeler." *Ankara Ticaret Odası Dergisi*, Ankara: Ekim-1970.
- Kor, Nevzat. "Boğaziçi ve Çevresinde Su Kaynaklarının ve Denizin Kirlenmesi." *İstanbul Boğaziçi ve Çevresi Sorunları Sempozyumu*, İstanbul: Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, 1973: 294-304.

- Kurama, Hayrettin. "Sağlık ve Çevre Kirlenmesi II." *Cumhuriyetin Ellinci Yılında İstanbul'un İdari Sorunları Semineri*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1973: 169-178.
- Pamay, Besalet. "Ormanlar ve Çevre." *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi* 25, sayı 2 (1975): 12-24.
- Pamuk, Şevket. *Türkiye'nin 200 yıllık İktisadi Tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2019.
- Satan, Ali. *İstanbul'un 100 Yılı*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., 2012.
- Sümer, Gülizar Çakır. "Türkiye'de Çevre Bilincinin Gelişimine Katkıları Bakımından Türkiye Çevre Vakfı." *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 12, sayı 2 (2007): 279-297.
- Tuncay, A. Can. "Dünyada Çevre Korunması Kanunları, Uluslararası İşbirliği ve Biz." *İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi* 33, sayı 5 (1975): 1-8.
- Türk, Hikmet Sami. "Türk Hukukuna Göre Hava Kirlenmesi." *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 26, sayı 3-4 (1969): 115-130.
- Yazgan, Murat Ertuğrul. "Ankara Kentinden Çıkan Ana Karayollarının Çevresindeki Yerleşim Alanları İçin Ortaya Koyduğu Gürültü Sorunu ve Bu Sorunun Çözümünde Yeşil Planlamadan Yararlanma." *Peyzaj Mimarlığı* 7, sayı 1 (1976): 3-9.
- Yıldırım, Ferzan Bayramoğlu. *Çevre Terimleri Sözlüğü*. İstanbul: İGDAŞ, 1997.

Extended Abstract

Noise Pollution as an Environmental Problem in Istanbul and Ankara Between 1960-1980

While continuing their lives on earth, humans interact with their living and nonliving environment in some way. The way humans interact with their environment has been an important element that fundamentally affects their lives and the lives of other living things on earth. Each step taken by humans who intervened in the ecosystem in order to continue their lives initially created short-term changes in the ecosystem. In the 18th century, one of the most important events that created this change, the Industrial Revolution, occurred. After this event, irreparable deterioration began in the ecosystem. This process led to the emergence of important problems defined as environmental problems in nature. Air pollution, water pollution and deforestation are such problems. However, the noise problem has also made its name as an important problem in urban areas. Noise pollution has generally been seen in cities where industrialization and urbanization have not progressed according to a plan. In Turkey, cities such as Ankara and Istanbul, which have rapidly increased their populations, faced noise problems in the 1960s and 1970s. Constructions, motor vehicles and industrial activities constituted the main sources of noise. In some places in Ankara, the following results were obtained in noise measurements from 1962: As a result of the measurements made in Ankara, it was stated that the noise around Ulus wholesale market and vegetable market was 70 decibels and sometimes it reached 90 decibels. In the places where Ulus and Kızılay post offices are located, the results were 76-80 decibels. In addition, Ulus, Kızılay, ministries and bus stops have a sound level between 66-68 decibels especially during work entrance and exit hours. It would be correct to compare these measurement results in Ankara with the standards in the world, especially in developed countries. The limit determined for noise in England, America and Sweden is 40-50 decibels. In this case, it was determined that there was a noise level above the standards in America, England and Sweden in Ankara. In the 1970s, the noise level increased in parallel with the growth in the city. The details of the research results from 1971 are as follows: In central areas of Ankara, such as Ulus, Kızılay, Bakanlıklar, Dışkapı, Dikimevi and Kurtuluş squares, between the hours of 8:00-10:30, 12:00-14:00 and 16:00-19:00, sound levels were measured that did not fall below 78-80 decibels and sometimes reached 90 decibels. In 1976, measurements made between the hours of 09:00-10:00 and 15:00-16:00 showed sound levels reaching 80-90 decibels in Kızılay, 80-85 decibels in Kurtuluş and 80-90 decibels in Ulus, which are areas with heavy traffic. The picture is similar in Istanbul, which encountered noise pollution at an earlier date. Data from 1967 show that the places with the highest noise levels in Istanbul are squares such as Taksim, Sirkeci and Eminönü. The noise level in the center of Taksim is 80 decibels, Eminönü police station is 87 decibels, Spice Bazaar door is 89 decibels. Sirkeci police station is 80 decibels, Old

Tram Street corner is 85 decibels, İstiklal Street is 83 decibels, Halaskargazi Street is 82 decibels, Sirkeci Station entrance is 73 decibels and Piyerloti Coffee House is 50 decibels. Experts considered these data to be at alarming levels. Data from 10 years later showed that the noise level was still high in İstanbul. The noise measurement results of some points in İstanbul in 1977 are remarkable. In Saraçhane, the measurements taken at 09:15 were 80.62 decibels, in Dolapdere between 13:40-15:50, 78.51 decibels, in Vatan Caddesi between 09:00-18:00, 66.18 decibels, in Karaköy between 09:30-18:10, 66.82 decibels, and in Beyazıt between 09:30-17:00, 72.94 decibels. It is understood from these results that noise in İstanbul is also at a disturbing level according to British, American and Swedish standards. Although there is no definitive information on which level of noise constitutes a danger, experts generally agree that it is above 90 decibels. In fact, some experts say that the limit value at which hearing loss will occur is above 110 decibels. In short, in the 1960s and 1970s, the noise level was above the upper limit determined by developed world countries. In both cities, the noise generated by motor vehicles was a determining factor. The number of motor vehicles is related to technological development and the relative increase in prosperity in Turkey. Noise pollution is not an environmental problem that concerns cities other than these two cities in Turkey. Therefore, administrators kept noise pollution, which has a more limited effect than other environmental problems, in the background. No law specific to noise pollution was enacted, and rules regarding noise were addressed in different legal regulations.

